

Bantrafikskador 2018 Kvalitets-
deklaration

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2019-06-10

KVALITETSDEKLARATION

Bantrafikskador 2018

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Bantrafik

Produktkod

TK0602

Referenstid

2018

Innehåll

Statistikens kvalitet	7
1 Relevans	7
1.1 Ändamål och informationsbehov.....	7
1.1.1 Statistikens ändamål	7
1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov.....	8
1.1.3 Objekt och population.....	8
1.1.4 Variabler	8
1.1.5 Statistiska mått	11
1.1.6 Redovisningsgrupper.....	11
1.1.7 Referenstider	11
2 Tillförlitlighet.....	13
2.1 Tillförlitlighet totalt	13
2.2 Osäkerhetskällor	13
2.2.1 Urval	13
2.2.2 Ramtäckning.....	13
2.2.3 Mätning.....	13
2.2.4 Bortfall	13
2.2.5 Bearbetning	14
2.2.6 Modellantaganden	14
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig.....	14
3 Aktualitet och punktlighet	15
3.1 Framställningstid	15
3.2 Frekvens	15
3.3 Punktlighet	15
4 Tillgänglighet och tydlighet.....	17
4.1 Tillgång till statistiken	17
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik.....	17
4.3 Presentation	17
4.4 Dokumentation	17
5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet	19
5.1 Jämförbarhet över tid	19
5.2 Jämförbarhet mellan grupper	19
5.3 Sammanvändbarhet i övrigt	20

Allmänna uppgifter.....	21
A SOS-klassificering.....	21
B Sekretess och personuppgiftsbehandling	21
C Bevarande och gallring	21
D Uppgiftsskyldighet.....	21
E EU-reglering och internationell rapportering	22
F Historik	22
G Kontaktuppgifter	23
Bilaga Transportstyrelsens formulär för anmälan av olycka	24

Statistikens kvalitet

1 Relevans

Intresset för trafiksäkerhet på spårbunden trafik är stort. Statistiken ska visa på utveckling över tid och utveckling för olika delar av transportsystemet och olika typer av allvarliga olyckor. Statistiken ska också visa många som omkommer och skadas i de spårbundna trafikslagen järnväg, spårtrafik och tunnelbana.

Användare

Användarna är bland annat Trafikanalys, Transportstyrelsen, Trafikverket och andra myndigheter, transportnäringens branschorganisationer, järnvägsföretag, företag som projekterar och utvecklar järnvägsanläggningar och spårbundna fordon, högskolor, universitet, media och allmänheten.

Användarbehov och användarsamverkan

Trafikanalys har kontakter med användarna via flera kanaler och tar emot önskemål från användarna när de kommer till uttryck. Externa användare kontaktar i första hand Trafikanalys om de har frågor om statistiken och om de önskar ett annat urval av statistiska uppgifter än vad som publiceras löpande.

Fullständighet

Statistiken är anpassad till de EU-förordningar som nämns i avsnitt A.9. Detta innebär att statistiken täcker alla olyckshändelser som uppfyller förordningarnas kriterier. Trafikanalys publicerar även officiell statistik om olyckshändelser i vägtrafiken, med titeln *Vägtrafikskador*. Plankorsningsolyckor där vägtrafikfordon är inblandade ingår i båda statistikällorna.

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Syftet med statistiken om bantrafikskador är att belysa utvecklingen av olycks- och självmordshändelser vid järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanedrift.

Rapportserien *Bantrafikskador* har funnits sedan 2007 och från och med 2008 är den officiell statistik. Det huvudsakliga innehållet i rapporten *Bantrafikskador* publicerades före 2007 som ett avsnitt i den officiella statistiken *Bantrafik*.

Från och med 2009 års utgåva ansvarar Trafikanalys för den officiella järnvägsstatistiken. Dessförinnan ansvarade SIKÄ (för 1993 års utgåva fram till 2008 års utgåva). Innan dess ansvarade Statens Järnvägar (SJ) för den officiella järnvägsstatistiken, fram till 1992 års utgåva av publikationen *Sveriges Järnvägar*.

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Statistiken är en del av arbetet med att beskriva trafiksäkerheten och dess utveckling. Uppgifterna ska ge underlag för att analysera problem samt åtgärder och effekter av åtgärder. Statistikens innehåll

1.1.3 Objekt och population

Objekt i statistiken är de olycks- och självmordshändelser som sker på järnväg, spårväg och tunnelbana i Sverige. Populationen är alla sådana händelser som sker i samband med kommersiell bantrafik på alla spåranläggningar. Det som undantas är museijärnvägar, musei-spårvägar samt trafik inom industrianläggningar om infrastrukturförvaltaren transporterar enbart eget gods där.

1.1.4 Variabler

De variabler och värdemängder som ingår är:

Olyckshändelser

- urspårningar vid tågrörelse
- sammanstötningar vid tågrörelse
- kollisioner vid vägkorsning i plan
 - typ av plankorsning
- personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse
- urspårningar och kollisioner vid växling
- andra olyckshändelser
- vägtrafikolyckor (endast spårväg)

Avlidna och allvarligt skadade

- passagerare
- anställda
- plankorsningstrafikanter
- personer på plattform
- obehöriga på spårområdet
- övriga
- kön

Farligt gods

- olyckshändelser och tillbud utan utsläpp av farligt gods
- olyckshändelser och tillbud med utsläpp av farligt gods

Självmord

- självmordshändelser
- avlidna i självmord
- allvarligt skadade i självmordsförsök

Omkomna personer omfattar personer som avlidit inom 30 dagar efter olyckan. Allvarligt skadade personer omfattar personer som uppskattas behöva sjukhusvård i mer än 24 timmar till en följd av en spårbunden trafikolycka.

Personer omkomna i självmord klassificeras och exkluderas från omkomna i olyckor efter genomgång i en särskild arbetsgrupp. I gruppen finns representanter från Trafikverket, Transportstyrelsen och Rättsmedicinalverket. Som underlag används uppgifter från genomförda olycksutredningar, polisen bedömningar samt rättskemisk undersökning och bedömning av Rättsmedicinalverkets klassning av dödssätt. Arbetsgruppen klassar sedan respektive händelse utifrån följande kriterier (som även används för statistiken *Vägtrafikskador*):

- Nivå 1** **Visar att dödssättet var suicid**
Avskedstagande, muntligen eller skriftligen, där avsikten är kommunicerad samt där händelseförloppet är misstänkt
- Nivå 2** **Talar starkt för att dödssättet var suicid**
Misstänkt händelseförlopp i kombination med
- tidigare kända självmordsförsök i närtid
 - indirekt suicidal kommunikation i närtid
 - uttalade självmordstankar och livsleda i närtid
 - pågående långvarig depression
 - föregående svår emotionell händelse i närtid
- Nivå 3** **Kan inte avgöra om dödssättet var suicid eller olycka**
- Nivå 4** **Talar starkt för att dödssättet var olycksfall**
- Nivå 5** **Visar att dödssättet var olycksfall**

Om olyckan klassas som Nivå 1 eller 2 klassas händelsen som självmordshändelse och personen som död i självmord i statistiken. För mer information om metoden för suicidklassning hänvisar vi till Trafikverkets publikation 2011:128 *Metod för suicidklassning av dödsfall i transportsystemet* (https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10475/RelatedFiles/2011_128_metod_for_suicidklassning_av_dodsfall_i_transportsystemet_2.pdf)

I statistiken visas tre typer av drift: järnvägsdrift, spårvägsdrift och tunnelbanedrift. De tre olika slagen av drift presenteras i olika tabeller och summeras i en Översiktstabell.

Olyckshändelser och självmordshändelser (tabell 1 Järnväg, 5 Spårväg och 8 Tunnelbana)

Olyckshändelser och självmordshändelser: händelser i vilka minst ett järnvägs-/spårvägs-/tunnelbanefordon som rör sig är inblandat. Varje händelse anges en gång. Om till exempel en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

Med *urspårning* avses en olycka där minst ett hjul på ett tåg lämnar rälsen. Med tågrörelse avses rörelse med järnvägsfordon mellan två bevakade stationer, vilket inkluderar körplansenlig spärrfärd.

Med *sammanstötning* avses dels kollision mellan ett tåg och ett järnvägsfordon (tågekollision), dels påkörning där ett tåg kör på ett föremål (förutom föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning) (tågpåkörning). Med tågrörelse avses rörelse med järnvägsfordon mellan två bevakade stationer.

Med *kollision vid vägkorsning i plan* avses en olycka på en plankorsning, vid tågrörelse eller spärrfärd, med inblandning av minst ett vägtrafikfordon, inklusive cykel, eller minst en gående eller ett föremål som tappats av en vägtrafikanter.

Med *personolycka* avses olycka där en person avlider eller skadas allvarligt i en olyckshändelse som inte utgörs av urspårning, sammanstötning, kollision vid vägkorsning i plan eller urspårning och kollision vid växling. Exempelvis när personer blir träffade av ett järnvägsfordon eller av föremål som lossnar från ett järnvägsfordon, eller när personer ombord faller eller blir träffade av löst föremål. Före 2014 ingår dessa i kategorin "andra olyckshändelser".

Med *urspårningar och kollisioner vid växling* avses händelser vid trafikverksamhet för att förflytta spårfordon, exempelvis på en bangård för att rangera om vagnar i inkommande tåg till nya avgående tåg. Saknas före 2007.

Med *andra olyckshändelser* avses olyckor som inte ingår i kategorierna ovan, exempelvis kollisioner vid vägkorsning i plan vid växlingsrörelse och bränder på fordon i rörelse. Före 2014 ingår även personolyckor som därefter ingår i en egen kategori.

Olyckshändelser och tillbud vid järnvägsdrift med farligt gods (tabell 2 Järnväg)

I statistiken ingår olyckor och tillbud vid lastning, fyllning, transport eller lossning av farligt gods. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hanteras rätt under en transport.

Sedan 2007 omfattar statistiken olyckor och tillbud som är rapporteringspliktiga och rapporteras till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) enligt RID, Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail, som är en bilaga till Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF). Se vidare på <http://www.otif.org/>.

RID gäller i Sverige (och i cirka 40 andra länder) och är beslutad som föreskrifter av MSB. Se författningen MSBFS 2015:2 Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg. Se mer på:

www.msb.se/sv/Forebyggande/Transportavfarligtgods/Olycksrapportering/

Med farligt gods menas här ämnen och föremål vars transport enligt RID är antingen förbjuden eller tillåten endast under vissa angivna villkor. En olycka är rapporteringspliktig då farligt gods släppts ut eller en personskada eller annan skada skett som står i direkt samband med det transporterade godset. Mindre utsläpp av vissa ämnen är undantagna från rapportering, om utsläppet inte orsakar väsentlig skada på material eller miljö, enligt närmare specifikation i författningen.

Ett tillbud är rapporteringspliktigt då det funnits direkt fara för utflöde av rapporteringspliktig mängd farligt gods. I regel gäller detta när inneslutningen på grund av skador inte längre är lämplig för den efterföljande transporten eller av andra skäl inte är tillräckligt säker (se vidare i MSBFS 2015:2, särskilt sektion 1.8.5, www.msb.se/externdata/rs/66703878-b6b0-4498-a03b-ccfd5c7bd7.pdf)

Avlidna personer (tabell 3 Järnväg, 6 Spårväg och 9 Tunnelbana) och allvarligt skadade personer (tabell 4 Järnväg, 7 Spårväg och 10 Tunnelbana)

Med *passagerare* avses personer som reser med tåg och som inte ingår i tågets personal, även de som stiger på eller av ett tåg. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan.

Järnvägsanställda avser dem som tjänstgjorde då olyckan inträffade. Detta omfattar ombordpersonal samt personal som hanterar rullande materiel och infrastrukturanläggningar. Personal hos entreprenadföretag och egenföretagare ingår.

Med *plankorsningstrafikanter* avses vägtrafikanter, enligt vägtrafiklagstiftningens definitioner, vilka förolyckats när de försökt ta sig över järnvägen vid en iordningställd plankorsning, antingen till fots eller på eller i ett fordon. Plattformövergång som enbart förbinder plattformar räknas inte som plankorsning. Före 2005 ingår dessa i kategorin "övriga".

Med *personer på plattform* menas personer som förolyckats i samband med fordon i rörelse, exempelvis genom att de blivit träffade av tåget när de befunnit sig på en plattform eller förflyttat sig mellan plattformar på en iordningsställd övergång. De som ingår i denna grupp har inte definierats som passagerare, järnvägsanställda, plankorsningstrafikanter eller obehöriga på spårområdet. Före 2014 ingår dessa i kategorin "övriga".

Med *obehöriga på spårområdet* avses personer som inte järnvägsanställda och som förolyckats när de befunnit sig på spårområdet, med undantag för plankorsningar. Före 2006 ingår dessa i kategorin "övriga".

Med *övriga* avses personer som inte räknas till någon av de andra kategorierna, exempelvis, tjänstgörande post-, polis- och tullpersonal, städpersonal eller motsvarande. Före 2005 ingår även "plankorsningstrafikanter", före 2006 ingår även "obehöriga på spårområdet" och före 2014 ingår även "personer på plattform".

1.1.5 Statistiska mått

Statistiska mått är antal, andelar (procent) och summor.

1.1.6 Redovisningsgrupper

Uppgifter redovisas i följande tre huvudgrupper: järnväg, spårväg och tunnelbana. Samtliga uppgifter redovisas i aggregerad form. Undergrupper till dessa huvudgrupper är bland annat olyckshändelser, avlidna och allvarligt skadade.

1.1.7 Referenstider

Statistiken avser kalenderår.

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Den redovisade statistiken är en totalundersökning med god tillförlitlighet. Uppgifter rapporteras till Transportstyrelsen, enligt föreskrifterna TSFS 2011:86 och TSFS 2011:87. Vissa rapporteringsfel kan dock förekomma. Den osäkerhet som finns i materialet beskrivs under *Osäkerhetskällor* nedan.

2.2 Osäkerhetskällor

2.2.1 Urval

Bantrafikskador är en totalundersökning och har ingen urvalsosäkerhet. Eftersom de som önskar bedriva järnvägsverksamhet i Sverige måste ansöka om tillstånd till detta hos Transportstyrelsen har de god kontroll över hur populationen varierar över tid.

2.2.2 Ramtäckning

En viss under- eller övertäckning kan förekomma om en uppgiftslämnares bedömning är felaktig och en skada som är allvarlig bedöms som icke allvarlig, eller vice versa.

2.2.3 Mätning

En osäkerhetskälla är bedömningar av vad som är en allvarlig olyckshändelse eller allvarligt skadad person. Bedömningarna kan variera mellan uppgiftslämnare, trots att det finns entydiga definitioner. Detta kan bland annat bero på att information om hur lång tid man vårdats på sjukhus inte alltid finns tillgänglig. Definitionen på allvarligt skadad finns beskriven i rapporten. Statistiken baseras huvudsakligen på den bedömning som Polisen gör från fall till fall. Förutsättningarna för Polisen att göra en korrekt bedömning av varje händelse är inte alltid goda. För att minska osäkerheten i statistiken använder Transportstyrelsen även information ur databaser som i första hand innehåller vägtrafikskador.

Transportstyrelsen upprätthåller en telefonberedskap som dygnet runt årets alla dagar tar emot anmälningar från tillståndshavare i samband med att de involveras i olyckor, tillbud eller andra väsentliga fel och brister som är säkerhetsrelaterade. Bilagan redovisar formuläret för anmälan av olycka.

2.2.4 Bortfall

Transportstyrelsen bedömer att medveten underrapportering av olycks-händelser är försumbar. Omedveten underrapportering kan förekomma till följd av att uppgiftslämnare underskattar hur allvarlig en händelse är. Rapporteringen av tillbud till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap kan präglas av viss underrapportering från verksamhetsutövarna, även om detta är svårt att peka på.

2.2.5 Bearbetning

Vid bearbetning och sammanställning kan det uppstå missförstånd eller felaktigheter. Statistiken tas ut genom filtreringar mot databasen där händelserna finns registrerade. Metoderna som används i denna totalundersökning är dock enkla med få arbetsmoment vilket håller nere risken för fel i hanteringen. Endast summeringar görs av händelser som uppfyller kriterierna för statistikens variabler. Resultaten av filtreringarna läggs över i tabellerna som ska publiceras. Uppgifterna kontrolleras i flera steg för att minska risken för bestående felaktigheter.

2.2.6 Modellantaganden

Inga modellantaganden görs.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Ingen preliminär statistik publiceras av Trafikanalys. Vid frågor om preliminära uppgifter hänvisar vi till Transportstyrelsen.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Publicering av statistiken sker cirka 6 månader efter årets utgång.

3.2 Frekvens

Insamlingen av uppgifter om bantrafikolyckor sker löpande under året och publiceras årsvis.

3.3 Punktlighet

Publicering har skett enligt publiceringsplanen, se www.trafa.se.

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats www.trafa.se/bantrafik/bantrafikskador.

Ett pressmeddelande ges ut vid varje publicering. Förutom tabeller med statistik (i Excel-format) publiceras en kort sammanfattning av statistiken i form av ett statistikblad på några få sidor (pdf-format). Allt publicerat material finns tillgängligt på Trafikanalys webbplats, www.trafa.se. Statistiken redovisas i huvudsak i form av text, diagram och tabeller. I rapporten presenteras helårsvärden i sexårsserier samt summor av de två senaste femårsperioderna.

I Excel-filerna finns tidsserier från år 2000 och framåt (ett plustecken över kolumnen med det första året visar att det finns mer data att ta fram). Detta dokument, Kvalitetsdeklaration (tidigare *Beskrivning av statistiken*), uppdateras varje år. Excel-filen *Bantrafikskador* innehåller ett kortare metod- och kvalitetskapitel med utdrag ur detta dokument under rubriken *Fakta om statistiken*. Ett avsnitt med definitioner av variabler ingår också i Excel-filen.

Primärmaterial förvaras hos Transportstyrelsen i deras databaser. Kontakta Trafikanalys eller Transportstyrelsen för mer information.

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Statistiken kan användas tillsammans annan statistik som har samma klassindelningar och definitioner. Eftersom Transportstyrelsen själva förfogar över grunddata så kan vi naturligtvis stå till tjänst med andra indelningar än vad som publiceras.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i tabeller, text och diagram (se kapitel 4.1).

4.4 Dokumentation

Det finns ett avsnitt i Excelverket kallat *Fakta om statistiken* som beskriver dokumentationen. I avsnitten *Fakta om statistiken* och *Definitioner* kan användaren få ytterligare information och stöd för att tolka statistiken.

5 Jämförbarhet och sam användbarhet

Trafikanalys publicerar även officiell statistik om olyckshändelser i vägtrafiken, med titeln *Vägtrafikskador*. Plankorsningsolyckor där vägtrafikfordon är inblandade ingår i båda undersökningarna. För att minska osäkerheten i statistiken använder Transportstyrelsen även information ur databaser som i första hand innehåller vägtrafikskador.

5.1 Jämförbarhet över tid

Statistiken är i huvudsak jämförbar sedan år 2000. Dock har indelningar utökats successivt, vilket gör att jämförbarheten över tid försvåras. Definitionerna på allvarlig personskada och allvarlig materiell skada förändrades från och med 2007. Detta beskrivs närmare i början av avsnittet *Definitioner* i Excelverket. Fallolyckor inuti spårvagnar saknas i statistiken för året 2000.

Olyckshändelser av kategorin *Urspårningar och kollisioner vid växling* saknas i statistiken före 2007. En jämförbar serie av antal olyckor behöver alltså justeras för det med början 2007.

Antalet kategorier av olyckshändelser utökades med början 2014, genom att *Personolyckor orsakade av rullande materiel i rörelse* tillkom. Detta reducerade antal i kategorin *Andra olyckshändelser* jämfört med tidigare år.

Antalet kategorier av avlidna och allvarligt skadade har utökats stegvis. Fram till 2004 finns bara kategorierna *Passagerare*, *Järnvägsanställda* och *Övriga*, med störst antal personer i *Övriga*. Kategorin *Plankorsningstrafikanter* har data från 2005 för järnväg och 2006 för spårväg. (Plankorsningar förekommer inte i tunnelbanan). Kategorin *Obehöriga på spårområdet* finns från 2006. Kategorin *Personer på plattform* finns från 2014. Dessa förändringar har varje gång reducerat antalet i kategorin *Övriga* jämfört med tidigare år.

Indelningen av personer efter kön finns i statistiken från 2009. Ordet *resande* ersattes i rapporten avseende 2015 av ordet *passagerare* i tabeller och definitioner. Från och med 2016 klassificeras självmord i en särskild arbetsgrupp med representanter från Transportstyrelsen, Trafikverket och Rättsmedicinalverket. Samma metod som för vägtrafiken används. Tidigare år har bedömningen endast utgått ifrån Polisens och Rättsmedicinalverkets bedömning.

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Jämförbarheten i statistikrapporteringen mellan länder är god i och med att EU utfärdat förordningarna EG 91/2003 och EG 1192/2003 som utöver att anvisa vilka variabler som ska rapporteras också fastställer EU-gemensamma definitioner över dessa variabler. Statistiken är anpassad till dessa förordningar, bland annat är samtliga definitioner och principer för sammanställning av uppgifter harmoniserade med gemenskapens krav.

Under titeln *Vägtrafikskador* publicerar Trafikanalys årligen statistik över olyckshändelser i vägtrafiken. Vissa olyckshändelser, främst plankorsningsolyckor vid järnvägsdrift och

vägtrafikolyckor vid spårvägsdrift kan finnas med i båda produkterna vilket skulle kunna medföra dubbelräkning om man summerar allt.

5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Sverige följer samma EU-förordning som EU:s övriga medlemsländer. Detta innebär att statistiken Bantrafikskador går att jämföra med övriga medlemsländers.

Transportstyrelsen överlämnar olycksstatistik, i form av gemensamma säkerhetsindikatorer, till Europeiska järnvägsbyrån, ERA, för publicering enligt järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG, inklusive ändringsdirektiven 2008/110/EG, 2009/149/EG och 2014/88/EU.

I statistiken till ERA exkluderas allvarliga olyckor på fristående järnvägsnät.

Tabellerna om spårvägar och tunnelbanan ingår i statistiken av nationellt intresse och påverkas inte av EU-regleringen.

Allmänna uppgifter

A SOS-klassificering

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområde Transporter och kommunikationer och statistikområde Bantrafik. För statistik som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler för kvalitet och tillgänglighet, se lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken samt Statistiska centralbyråns föreskrifter (SCB-FS 2016:17) om kvalitet för den officiella statistiken.

När officiell statistik görs tillgänglig ska den vara försedd med beteckningen Sveriges officiella statistik eller den symbol som återges i bilagan till lagen (2001:99) om den officiella statistiken. Beteckningen anges lämpligen på deklarationens första sida.

B Sekretess och personuppgifts- behandling

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

För att skydda enskilda personers eller företags sekretessreglerade uppgifter säkerställs att de inte kan röjas direkt eller indirekt i den statistik som offentliggörs.

Vid behandling av personuppgifter, det vill säga information som direkt eller indirekt kan hänföras till en person som är i livet, gäller lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken samt personuppgiftslagen (1998:204).

C Bevarande och gallring

En kopia av all statistikredovisning som redovisats som pdf-dokument förvaras hos Kungliga biblioteket och levereras till Riksarkivet. Trafikanalys är registeransvarig myndighet och ansvarar för gallring och arkivering av materialet.

D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet gäller enligt lagen (2001:99) om den officiella statistiken, förordningen (2001:100) om den officiella statistiken samt Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2011:86 och TSFS 2011:87.

Transportstyrelsen är den myndighet som utövar tillsyn över järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemet. Transportstyrelsen upprätthåller en telefonberedskap som dygnet runt

årets alla dagar tar emot anmälningar från tillståndshavare i samband med att de involveras i olyckor, tillbud eller andra väsentliga fel och brister som är säkerhetsrelaterade.

Utöver den omedelbara rapporteringen ska järnvägsföretag och trafikutövare årligen rapportera de olyckor de involverats i och som uppfyller kriterierna för att ingå i statistiken.

Uppgifterna om de anmälda händelserna bearbetas av Transportstyrelsen. De personskador som uppstått i samband med att olyckor inträffat följs upp. Uppföljningen sker genom kontakt med polismyndigheten som svarar på Transportstyrelsens frågor om olyckan.

Uppgifterna om händelser som rör farligt gods följs upp genom ett samarbete med MSB. När det gäller olyckor vid transport farligt gods är det MSB som har ansvar för regler som syftar till att förebygga, hindra och begränsa skador som orsakas av transporter med farligt gods på väg och järnväg. MSB gör den slutliga bedömningen om vilka olyckor eller tillbud till olyckor som uppfyller kraven för att ingå i statistiken eftersom de är ansvarig myndighet för reglerna inom området. Ibland tillkommer då händelser som inte anmälts till Transportstyrelsen.

E EU-reglering och internationell rapportering

Sverige följer samma EU-förordning som EU:s övriga medlemsländer. Detta innebär att denna statistik går att jämföra med övriga medlemsländers.

Transportstyrelsen överlämnar olycksstatistik, i form av gemensamma säkerhetsindikatorer, till Europeiska järnvägsbyrån, ERA, för publicering enligt järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG, inklusive ändringsdirektiven 2008/110/EG, 2009/149/EG och 2014/88/EU.

I statistiken till ERA exkluderas allvarliga olyckor på fristående järnvägsnät.

Tabellerna om spårvägar och tunnelbanan ingår i statistiken av nationellt intresse och påverkas inte av EU-regleringen.

F Historik

De längsta serierna som ingår i tabellbilagan till Bantrafikskador 2016, börjar år 2000. Från detta år och framåt finns antal allvarliga olyckor av olika slag. Dessutom finns antal allvarligt skadade och omkomna personer totalt samt fördelat på olycka eller självmord.

2005 tillkom kategorin plankorsningstrafikanter, vilket tidigare år ingick i övriga.

2006 tillkom kategorin obehöriga på spårområdet, vilket tidigare år ingick i övriga.

Kriterierna för allvarlig händelse vid händelser utan dödlig utgång ändrades från och med 2007. Förändringarna anpassade statistiken till EU:s järnvägssäkerhetsdirektiv. Samtidigt som gränserna för allvarlig personskada och allvarlig materiell skada ändrades, infördes ett helt nytt kriterium för allvarlig trafikstörning, vilket har betydelse om inget av de andra kriterierna är uppfyllda.

2007 tillfördes urspårningar och kollisioner vid växling, vilket tidigare helt saknades.

Sedan 2007 omfattar statistiken olyckor och tillbud som är rapporteringspliktiga och rapporteras till MSB enligt, Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID), som är en bilaga till Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF). Se vidare på www.otif.org.

Sedan 2014 finns en egen kategori för *personolyckor*, som tidigare ingick i kategorin *andra olyckshändelser*.

G Kontaktuppgifter

<i>Statistikansvarig myndighet</i>	Trafikanalys
<i>Kontaktinformation</i>	<i>Postadress:</i> Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm <i>Kontaktperson:</i> Maria Melkersson / Björn Tano
<i>E-post</i>	maria.melkersson@trafa.se / bjorn.tano@trafa.se
<i>Telefon</i>	010-414 42 16 / 010-414 42 24

<i>Producent</i>	Transportstyrelsen
<i>Kontaktinformation</i>	<i>Postadress:</i> Jussi Björlings väg 19, 781 23 Borlänge <i>Kontaktperson:</i> Gisela Liss
<i>E-post</i>	gisela.liss@transportstyrelsen.se
<i>Telefon</i>	010-495 68 59, 076-644 14 18

Bilaga Transportstyrelsens formulär för anmälan av olycka



Anmälan om olycka

1 (2)

Företag		Datum	Tidpunkt
Plats Välj i listan	Plats/Sträcka:		
Rörelseform Välj i listan	Trafikändamål Välj i listan	Trafiktyp Välj i listan	Om jämväg: Välj i listan
Tåg/spärrfärdsnummer			

Typ av olycka

Kollision	
Mellan	och
Påkörning	
Föremål	
Vägrafikolycka	
Urspårning	
Plankorsningsolycka	
Väg-/plankorsningstrafikant:	Välj i listan
Brand	
Välj i listan	
Personolycka	Om arbetsplatsolycka (personolycka som drabbar anställd)
Välj i listan	Välj i listan
Annan olycka (kort beskrivning t.ex. utsläpp)	
Földolyckor	
Välj i listan	

Farligt gods

Farligt gods (enligt RID-S)
Välj i listan
Utsläpp av farligt gods
Ämne (UN-nr)
Vagnnummer (vid fler vagnar skriv under övriga upplysningar)

Olyckskonsekvenser

Personkategori:	Antal dödade	Antal skadade	Varav allvarigt
Passagerare			
Anställd eller entreprenör			
Vägrafikant			
Plankorsningstrafikant			
Obehöriga			
Övrig, på plattform			
Övrig, inte på plattform			

TSJ 7048, v02.01, 2018-01-30

Transportstyrelsen
Väg och jämväg
Box 267
781 23 Borlänge
Besöksadress
Jussi Björlings väg 19, Borlänge

transportstyrelsen.se
jarnvag@transportstyrelsen.se

Telefon 0771-503 503
Telefax 0243-152 74



Anmälan om olycka

2 (2)

Kostnader

skador på fordon	SEK	skador på järnvägsinfrastruktur/spåraneläggning	SEK	skador på miljön	SEK
------------------	-----	---	-----	------------------	-----

Blev tågtrafiken på den aktuella banan totalt avstängd i minst 6 timmar?	Om trafikstop i minst 6 timmar, ange ungefärlig tid (timmar)
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej	

Kort händelsebeskrivning, eventuella identifierande orsaker och åtgärder

Övriga upplysningar(t.ex. kostnadsberäkningar, avvikande definitioner)



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.